Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2018

Vragen van lid **Bashir** (SP) aan de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *uitspraken van ACM bestuurslid Henk Don over verdere liberalisering van het spoor* (ingezonden 10 maart 2015).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 21 april 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met het interview van het bestuurslid van de Autoriteit Consument en Markt (ACM), de heer Don, met BNR Nieuwsradio op 6 maart jl?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Wat vindt u van het pleidooi dat de heer Don in dit interview deed om grondig te onderzoeken of en hoe het hoofdrailnet van het spoor in delen opgeknipt en aanbesteed kan worden?

Antwoord 2
Het interview met de heer Don was in zijn hoedanigheid als voorzitter van IRG-Rail. IRG-Rail is een samenwerkingsverband waarin Europese toezichthouders op het spoor zijn verenigd. IRG-Rail adviseert de Europese instituties. Het standpunt van IRG-Rail is dat aanbesteding van de nationale spoormarkten uiteindelijk tot een beter product voor de reiziger zal leiden. IRG-Rail vindt een voorwaarde voor succesvolle liberalisering dat beheerders en vervoerders in alle landen gescheiden zijn door tenminste stevige zogenaamde «Chinese muren». In Nederland is met de scheiding tussen ProRail als netbeheerder en de vervoerders sprake van een verdergaande splitsing. Tot slot is IRG-Rail van oordeel dat er uitzonderingen moeten kunnen zijn op de verplichte aanbesteding, zij het zo min mogelijk.
De heer Don heeft in het interview benadrukt dat een eventuele splitsing van het hoofdrailnet een zorgvuldige, objectieve en met name grondige analyse

[1] BNR, 6 maart, 09:31, http://www.bnr.nl/radio/bnr-paul-van-liempt/729463-1503/uitzending-6-maart-concurrentie-apneu-en-boekenweekgeschenk

ah-tk-20142015-2018
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

van voor- en nadelen vergt. In het interview geeft hij aan dat het aan het kabinet is om al dan niet het spoor op te splitsen en aan te besteden en dat deze beslissing door de ACM wordt gerespecteerd. Hij wees daarbij op de verschillende rollen die het beleidsverantwoordelijke departement en de toezichthouder hebben.
Zoals is toegelicht in de brief aan de Tweede Kamer van 11 november 2013 is het opknippen en aanbesteden van het hoofdrailnet niet in lijn met de Nederlandse inzet ten aanzien van het 4e spoorpakket (Kamerstukken II 2013/14, 33 546, nr. 12).

Vraag 3
Heeft het kabinet nog steeds het standpunt dat opsplitsing van het hoofdrailnet in Nederland zeer negatieve gevolgen zal hebben voor de kwaliteit van het spoorvervoer en dat de belangen van de treinreiziger hiermee niet gediend zijn? Hoe verhoudt dit pleidooi voor een dergelijk onderzoek zich tot het standpunt van het kabinet?

Antwoord 3
De in het antwoord op vraag 2 aangehaalde brief van 11 november 2013 over het 4^{e} spoorpakket vormt nog steeds de basis voor de Nederlandse inzet op dit dossier. Zoals in deze brief is vermeld, wil het kabinet flexibiliteit behouden bij het bepalen van de omvang van de vervoerconcessie. Het kabinet wil ten aanzien van de marktopening en het opknippen van het hoofdrailnet eigen keuzes kunnen maken. De komende jaren wordt in Nederland ingezet op de realisatie van de doelen van de Lange Termijn Spooragenda binnen de bestaande marktordening.

Vraag 4
Behoort het houden van zulke pleidooien tot de verantwoordelijkheid van het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving dat bij de ACM valt? Of valt dit eigenlijk onder de beleidsverantwoordelijkheid van de Minister, zoals u in antwoord op eerdere vragen schreef?[2]

Antwoord 4
De ACM is een zelfstandig bestuursorgaan in de zin van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Deze status heeft zij mede omdat Europese regelgeving vereist dat zij onafhankelijk van de politiek haar wettelijke taken kan uitvoeren. Met het oog daarop zijn de verantwoordelijkheid voor de wet- en regelgeving (de Minister van Economische Zaken of de Minister van Infrastructuur en Milieu) en de verantwoordelijkheid voor het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving (de ACM) gescheiden. Deze scheiding brengt mee dat de ACM zich in het openbaar kan en mag uitlaten over de uitvoering van haar wettelijke taken. Als het gaat om de mening van de ACM over onderwerpen die niet tot haar wettelijke toezichtstaken, maar tot de beleidsverantwoordelijkheid van een Minister behoren, is de ACM beperkt in haar vrijheid om zich te mengen in het publieke debat. Zie hiervoor ook de eerdere beantwoording op vragen van lid Bashir d.d. 24 november 2014 (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, 684).
De beide ministeries en de ACM hebben afspraken gemaakt over de wijze waarop de ACM zich publiekelijk kan uitspreken over beleidsvoornemens en lopende beleidstrajecten. Naast de uitvoeringstoetsen op specifieke voorstellen voor nieuw beleid, stelt de ACM eenmaal per jaar, rondom de publicatie van haar jaarverslag, een document op met haar visie op en wensen ten aanzien van het beleid. Dit document, het «Signaal 2015», heeft de ACM op 12 maart jl. gepubliceerd (bijlage bij Kamerstukken II 2014/15, 27 879, nr. 51). In het Signaal 2015 is door de ACM niets opgenomen over de spoormarkt.

Vraag 5
Deelt u de mening dat de ACM – middels de campagne die de heer Don inmiddels lijkt te voeren voor het opsplitsen en aanbesteden van het hoofdrailnet – zich buiten haar taken begeeft en op de stoel van de politiek gaat zitten? Zo niet, wanneer zou dit dan wel het geval zijn? Zo ja, waarom gebeurt dit steeds weer?

---

[2] https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-20142015-684.html

Antwoord 5
In het interview benadrukt de heer Don dat het aan het kabinet is om met beleid te komen en dat de ACM dit beleid zal respecteren. Ook geeft hij aan dat het van belang is de juiste prikkels te introduceren op de spoormarkten, bijvoorbeeld door middel van aanbesteden. De heer Don benadrukt in het interview dat het opsplitsen en aanbesteden van het hoofdrailnet op het moment niet aan de orde is aangezien de politiek hier het standpunt over heeft ingenomen dit niet wenselijk te achten.

Vraag 6, 7, 8
Is het waar dat de ACM inmiddels zelf een onderzoek heeft uitgevraagd om te kijken naar het opsplitsen en aanbesteden van het spoor? Hoeveel gaat dit onderzoek kosten? Wat is uw betrokkenheid bij dit onderzoek?
Past het houden van dit onderzoek bij de verantwoordelijkheid van het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving dat bij de ACM valt of is dit eigenlijk uw verantwoordelijkheid?
Wie gaat het onderzoek straks verdedigen als de uitkomsten bekend zijn? Gaat u dit doen of de heer Don? Hoe ziet u het voor u als de heer Don straks met de onderzoeksresultaten onder de arm weer op campagne gaat?

Antwoord 6, 7, 8
De ACM doet geen eigen onderzoek naar opsplitsing en aanbesteding van het hoofdrailnet. Wel doet zij ter voorbereiding op de implementatie van Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van een economische machtspositie op het Nederlandse spoor. Deze richtlijn bepaalt dat spoorvervoerders die naast vervoerdiensten ook bijkomende diensten en voorzieningen aan andere vervoerders leveren en die beschikken over een economische machtspositie op de vervoermarkt een boekhoudkundige scheiding moeten doorvoeren tussen de vervoerdiensten enerzijds en overige diensten anderzijds.